



**You have downloaded a document from**  
**RE-BUS**  
**repository of the University of Silesia in Katowice**

**Title:** "Ostatni prom na Nilu" : kultura podróżowania a zjawisko rzecznej przeprawy promowej w północnym Sudanie

**Author:** Maciej Kurcz

**Citation style:** Kurcz Maciej. (2018). "Ostatni prom na Nilu" : kultura podróżowania a zjawisko rzecznej przeprawy promowej w północnym Sudanie. "Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, Prace Etnograficzne" (2018, nr 1, s. 77-87), doi 10.4467/22999558.PE.17.004.8685



Uznanie autorstwa - Bez utworów zależnych Polska - Ta licencja zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu zarówno w celach komercyjnych i niekomercyjnych, pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

Maciej Kurcz  
Uniwersytet Śląski w Katowicach  
e-mail: maciej.kurcz@us.edu.pl

# „Ostatni prom na Nilu”. Kultura podróżowania a zjawisko rzecznej przeprawy promowej w północnym Sudanie

## Abstract

### “Last Ferry on the Nile”. Travelling Practices and the River Crossing Phenomenon in Northern Sudan

In the past few years, the transport infrastructure of Sudan radically changed. New roads, transport hubs, or means of transport have a significant imprint on the culture of travelling, and many of the older institutions connected with the phenomenon, are being placed in the past. One of those dying out phenomena is ferry crossing on the Nile. It wasn't long time ago that ferry was the basic mean of transport throughout riverine area of Sudan. It was the way of transporting people and goods, both along the river and across it. Today, because of the new era of modern motorways and bridges, its time is coming to the end. This is, of course, a pity, since its function was going way beyond its basic transport meaning. What can we learn about Sudan culture from the perspective of Nile ferry – is the fundamental question I shall give the answer to. In the presentation, I'm referring to the field observations made in Northern Sudan in a village of ed Ghaddar in 2013.

Keywords: ethnography, spatial mobility, ferry, Northern Sudan.

W kontekście Afryki dużo uwagi poświęca się obecnie infrastrukturze samochodowej czy samochodom jako takim (Gewald, Luning, van Walraven 2009; Hart 2016; Green-Simms 2017; Beck, Klaeger, Stasik 2017, żeby wymienić kilka tylko tych najnowszych). Słusznie – są to zjawiska o przyspieszającej dynamice i znaczeniu, które podobnie jak w Europie czy USA można łączyć z tym, co socjolog John Urry (2008) określił mianem „automobilności” (czyli systemem zdominowanym przez samochód, który oddziałuje na wiele aspektów współczesnej kultury czy społeczeństwa). Jeśli tylko chodzi o aspekt gospodarczy, zwiększenie mobilności przestrzennej ludzi, towarów, surowców czy usług doprowadziło w Afryce do pojawienia się nowych źródeł bogactwa oraz do korekty zasad ekonomicznego współzawodnictwa (Gewald, Luning, van Walraven 2009: 6).

„Zwrot w stronę mobilności”, który obserwujemy także w studiach afrykańskich od początku tego stulecia, bywa często krytykowany za przesadne waloryzowanie tylko jednego środka lokomocji – samochodu. Mniej zauważa się natomiast inne sposoby podróżowania i towarzyszące im materialne zaplecza (Vannini 2009, 2012; Sheller 2014: 45–54). W ich przypadku także możemy pytać o „kulturowe biografie rzeczy” (a więc jaki charakter czy znaczenie mają poszczególne etapy istnienia dóbr konsumpcyjnych) czy o swoiste, społeczne przestrzenie (jak stacje, hotele, lotniska, dworce, kurorty, porty itd.), które immanentnie związane są dziś z mobilnością. Wreszcie, podobnie jak w przypadku „kultury samochodowej”, kluczem do ich zrozumienia jest pojęcie „przystosowania”. Tylko bowiem dzięki procesowi modyfikowania i dopasowywania do indywidualnych potrzeb dany środek transportu może być włączony do lokalnego systemu, zarówno w sensie użytkowym, jak i symbolicznym. Innymi słowy: „alternatywna mobilność” czy – jak kto woli – inne koncepcje podróżowania odgrywają lokalnie nierzadko ogromną rolę i winny się znaleźć w polu zainteresowania naukowców. Afryka jest tego znaczącym przykładem.

W ciągu ostatnich lat infrastruktura transportowa Sudanu zmieniła się nie do poznania. Nowe drogi, węzły komunikacyjne czy środki lokomocji, finansowane dzięki azjatyckiemu kapitałowi, odciskają głębokie piętno na kulturze podróżowania, a wiele starych instytucji związanych z tym zjawiskiem przeniosło się wprost do przeszłości. Jedną z takich właśnie zanikających instytucji jest przeprawa promowa na Nilu. Prom do niedawna jeszcze był podstawą komunikacji w całym nadrzecznym Sudanie. W ten sposób transportowano ludzi i towary, zarówno wzdłuż, jak i w szerz rzeki. Dzisiaj, z nastaniem ery nowoczesnych autostrad czy mostów, jego czas prawdopodobnie dobiega końca. To oczywiście wielka strata. Jest to wszakże instytucja znacznie wykraczająca poza swe podstawowe, transportowe znaczenie. Prom to materialna „rzecz”, w której ukryte jest całe bogactwo praktyk i interakcji. Czego możemy dowiedzieć się o sudańskiej kulturze z perspektywy promu na Nilu? – to zasadnicze pytanie, na które postaram się dostarczyć odpowiedzi. Jest to głos w dyskusji na temat transportu jako działalności podlegającej wzorom społecznym. W moim przekonaniu kultura

podróżowania to krańcowo twórcze i wielofunkcyjne zjawisko. Tworzy się, przekształca czy petryfikuje. Dla mnie, podobnie jak dla autorów *The Making of African Roads*, infrastruktura transportowa jest konstruowana nie tylko fizycznie, ale i społecznie (Beck, Klaeger, Stasik 2017: 3). Wszystko to dzieje się w duchu lokalnych, afrykańskich wartości. Afrykańska kultura mobilności, choć genetycznie pochodząca z zewnątrz, nie jest rodzajem przeszczepu. Jest czymś więcej, pod wieloma względami stanowi oryginalną i unikatową wariację globalnych koncepcji podróżowania. Podróżowanie w Afryce to także kolektywna praktyka, na którą można spojrzeć z perspektywy całej wiązki różnego rodzaju działań: przygotowania do podróży, załadunku i „zaokrętownia” pasażerów oraz samej podróży. Każda z tych czynności łączy się z procesami tworzenia i negocjowania przestrzeni. Każda też jest krańcowo uduchawiana – posiada swoją scenę, kostiumy, aktorów czy widzów. Rządzą tu rytuał i społeczny performans. Wreszcie wszystkie te elementy są, mniej lub bardziej, zauważalne w czasie podróży różnymi środkami lokomocji, nieważne, czy jest to samolot czy prom.

Choć artykuł ten powstał głównie na bazie obserwacji terenowych poczynionych w północnym Sudanie w wiosce ed Ghaddar w 2013 roku (prace te były związane z realizacją projektu badawczego *Sudan jako wielowymiarowe pogranicze* (0151/NPRH2/H22/81/2012), należy uznać go także za plon i wcześniejszych wyjazdów badawczych do tego zakątka Afryki. „Kultura promowa” była obiektem spontanicznych acz świadomych obserwacji w ciągu kilkunastu lat (tak naprawdę poczynając od 2000 roku). Stąd ten rodzaj doświadczenia można określić, jak to się często nazywa, mianem „etnologii osobistej”. Eseistyczny i impresyjny charakter niniejszego studium uznałem za najlepszy sposób zaprezentowania moich przemyśleń.

## Przeprawa promowa

Nil rozdziela dwa obszary intensywnie poddane działalności przez człowieka: pola uprawne i wsie. W północnym Sudanie życie człowieka toczy się albo na prawym, albo na lewym brzegu rzeki. Od dawna łącznikiem między tymi dwoma równoległymi światami jest prom. Jego znaczenie wynikało z warunków ekologicznych – esowatości dużego fragmentu doliny środkowego Nilu. Z tego powodu utrzymywała się ciągła potrzeba przekraczania rzeki.

Nie zawsze prom napędzany był siłą pary czy nafty. Kiedyś była to zwykła tratwa z drzewa akacji obsługiwana za pomocą wiosł (Owen 2016: 174). Na przełomie XIX i XX wieku na Nilu pojawił się żelazny prom z silnikiem parowym, a później spalinowym. Brytyjczycy – jak wiadomo – obdarzali Nil szczególną rewerencją. Rzeka ta miała pierwszorzędne znaczenie dla ich obecności w tej części Afryki. Stanowiła o ich gospodarczym i militarnym „być albo nie być”. Stąd też inwestycje modernizacyjne – w tym także te o charakterze transportowym – *in intenso* były

koncentrowane na obszarze doliny Nilu. Co ciekawe, działania te nie były do końca racjonalne. Sudan to nie Egipt. Oba kraje mają różne warunki ekologiczne. Widać to dobrze na przykładzie środkowego Nilu, który ani nie jest łatwy do żeglugi, ani nie stanowi najkrótszego komunikacyjnego traktu między północą i południem. W czasach Sudanu Anglo-Egipskiego obowiązywał wyimaginowany obraz Nilu – rajskiej rzeki, która nawadniała ziemię i była gwarantem wszelkiego urodzaju. Głównie z tego powodu pozycja żeglugi promowej była przez lata niezachwiana. Nawet gdy do Sudanu zawitała motoryzacja (która, nawiasem mówiąc, doprowadziła do upadku innego ważnego przez długie lata środka transportu rzeczno – statku parowego), rola promu nie tylko nie zmalała, ale jeszcze wzrosła. W związku z rosnącym ruchem samochodowym pojawiła się jeszcze większa liczba tego typu jednostek. Wtedy to, w drugiej połowie XX wieku, można było mówić o złotych latach żeglugi promowej w Sudanie. Dziś należą one już raczej do przeszłości. Powodem jest nowoczesna infrastruktura transportowa północnego Sudanu zbudowana dzięki wsparciu chińskich i malezyjskich inwestorów (Grawert 2010: 250). W ostatnich latach powstało tam kilka stałych mostów. Przede wszystkim jednak ukończono wreszcie magistralę drogową łączącą Chartum z Wadi Halfa na granicy z Egiptem. W 2018 roku asfaltowa droga będzie już po obu stronach rzeki i to tam obecnie koncentruje się ruch. Przeprawy promowe pozostały jedynie w miejscach oddalonych od mostów. Jedno z takich miejsc znajduje się w okolicach Starej Dongoli. Prom łączy tam dwie wsie: ed Ghaddar oraz el Gaba.

## Prom

Prom działa od wschodu do zachodu słońca – przewozi ludzi, zwierzęta, samochody i wszelki ruchomy dobytek człowieka. To wielka, trawiona przez rdzę konstrukcja. Z tyłu maszynownia, nad nią mostek kapitański, a z przodu znajduje się miejsce na samochody oraz pasażerów. Prom obsługuje dwóch mężczyzn: kapitan oraz jego pomocnik, zajmujący się zasadniczo załadunkiem, przygotowaniem podjazdu dla samochodów oraz zbiórką pieniędzy.

Choć prom działa każdego dnia, prawdziwy ruch na przeprawie panuje w dni targowe. Najpierw w jedną, później w drugą stronę. Kto pierwszy zjawi się na miejscu przeprawy, ma szansę pierwszy dotrzeć na targ. A to dobry omen. Wierzy się, że będzie to miało przełożenie na cenę produktów. Kto pierwszy, ten lepszy, chociaż przeczy temu targowa praktyka. Jest prawdą powszechnie znaną, iż ceny są najwyższe rano, najniższe zaś około południa. Nikt, kto nie musi, nie robi więc interesów z samego rana. To chyba uniwersalna reguła rządząca targami i jarmarkami nie tylko w Sudanie, ale też poza nim. Bez względu na to każdą podróż najlepiej rozpocząć bladym świtem i ukończyć przed zmierzchem.

Drogi pustynne Afryki nie są zazwyczaj fizycznie wyznaczone. Każdy z kierowców, niczym kapitan statku, sam wyznacza trasę zgodnie ze swoim doświad-

zeniem i potrzebami (Wadelnour 2017: 197). Poszczególne trajektorie przecinają miejsca postojów, kontroli bezpieczeństwa czy właśnie przepraw promowych. To tam koncentruje się życie ludzi będących w podróży. Ich potrzeby materializują się w postaci różnorodnej infrastruktury, o czym dalej.

## Poczekalnia

Prom oznacza zawsze mniejszy lub większy postój. Nie da się na niego wsiąść ot tak. Trzeba poczekać, aż przyplynie z przeciwnego brzegu, a w nocy – rozglądnać się za noclegiem. Nawet jeśli dopisze nam szczęście i znajdziemy prom po naszej stronie, nie musi oznaczać to wcale, iż za chwilę ruszymy w poprzek rzeki. Statek – jak cały sudański transport – nie działa według jakiegoś precyzyjnego rozkładu. Rusza, kiedy zbierze się komplet pasażerów albo kapitan uzna, że nie ma już na co lub na kogo czekać. Liczą się pasażerowie, a nie czas. Brak sformalizowanego i scentralizowanego zarządzania to cecha uniwersalna transportu publicznego w Afryce. Z tego powodu usługi transportowe tak bardzo łączą się ze społecznymi interakcjami. Wszystko jest bowiem na bieżąco negocjowalne – od czasu rozpoczęcia podróży, przez załadunek, skończywszy na krańcowym przystanku. Przy czym proces ten jest zazwyczaj znacznie rozciągnięty w czasie.

Przeprawa spowalnia ludzką mobilność, okresowo „zakotwicza podróżnego”, zmuszając go do pewnych działań, jak rozmowa, obserwacja czy zabawa. Już sam moment załadunku – powolny i pieczołowity – sprzyja wytwarzaniu się między ludźmi niewidzialnej więzi: „jedności w oczekiwaniu”. Bynajmniej nie jest to czas zupełnie stracony i pusty. Uaktywnia się w tym momencie w szczególności wzrok – unikatowe „socjologiczne osiągnięcie” (sformułowanie Simmela). Jak wiemy, dzięki patrzeniu na siebie tworzą się związki i dochodzi do interakcji pomiędzy jednostkami (Urry 2008: 416, 417). Mało tego, w czasie oczekiwania na przeprawę podróżni mogą poczynić wiele ciekawych obserwacji, na przykład: jak zapowiada się targ; kto akurat wraca do domu po dłuższej nieobecności. Nikt i nic nie umknie uwadze pasażerów, którzy czekają właśnie na zaokrętowanie.

Moment oczekiwania jest bodźcem do wzmożonej międzyludzkiej komunikacji. Tej sprzyjają dodatkowo najróżniejszego rodzaju konstrukcje – od prostych czterech konarów i dachu po restauracje czy noclegownie. Podróżni znajdują w nich chwile wytchnienia lub mogą po prostu zabić nudę.

Oczekiwanie na przeprawę jest też momentem, w którym mogą dawać o sobie znać ważne dla lokalnego systemu kulturowego instytucje, jak na przykład prawo gościnności – fundamentalne dla każdego sudańskiego muzułmanina. Formą gościnności może być filiżanka herbaty czy dach nad głową, gdy okazuje się, iż najbliższy prom odpływa dopiero następnego dnia. Wielokrotnie miałem okazję się o tym osobiście przekonać. Nie jest to wcale takie trudne. Gościnność w tych stronach bowiem nobilituje. Jest zawsze zauważana. Staje się źródłem szacunku,



a nawet i sławy. O gościnności niektórych ludzi krążą wręcz legendy. W tym sensie oczekiwanie na prom wydaje się Sudańczykom immanentnym elementem podróży.

Choć wszędzie mobilności towarzyszą przerwy, w Sudanie zjawisko to wydaje się doprowadzone do ekstremum. Uboga infrastruktura powoduje, iż konieczne są ciągle naprawy, postoje dla uzupełnienia prowiantu czy po prostu dla odpoczynku. W czasie przerwy w podróży każdy wie, jak należy się zachowywać: wysiada, „rozprostowuje kości”, szuka miejsca na toaletę, modli się, w końcu rozmawia z innymi. Jak wszystko inne, są to kolektywne czynności, wykonuje się je razem. Nikt rozsądny nie pozostaje na swoim miejscu. Byłoby to przede wszystkim wielce nieeleganckie. Pojawiłoby się zapewne pytanie, czemu się alienuje. W całej Afryce za takim pytaniem kryje się często oskarżenie. Normalny, bogobojny człowiek nie powinien stronić od bliźnich. Samotny człowiek to ktoś niespełna rozumu, osoba chora, zła, ukrywająca jakiś złowrogi sekret. Outsiderstwo jest zazwyczaj podejrzane. Na głównych szlakach co kawałek można znaleźć różnego rodzaju punkty postojowe z mniejszą lub większą infrastrukturą. Tym instytucjom jako swoistym twórcom kultury poświęcił uwagę niemiecki etnolog Kurt Beck (2013: 426–445). Zauważył między innymi, iż wykorzystywane są one właśnie do pielęgnowania relacji między ludźmi. W Sudanie – podobnie jak w całej saharyjskiej Afryce – podróżowanie było zawsze czynnością kolektywną i masową. W podróży ludzie łączyli się w grupy. Była to kwestia bezpieczeństwa, ale też i kultury, w której przynależność do jakiejś zbiorowości była rodzajem dogmatu. Nawyk ten wciąż wydaje się aktualny. W Afryce, mimo postępu cywilizacyjnego i występowania różnych środków lokomocji, ludzie wciąż preferują podróżowanie w kolektywie. Łączy ich wspólna czasoprzestrzeń – noc i dzień razem, a pojazd staje się okresowo domem niczym dalekomorski żaglowiec (Beck, Klaeger, Stasik 2017). Stąd też zakotwiczenie podróznego w miejscu przeprawy jest z jego perspektywy czymś naturalnym, integralnie związanym z fenomenem podróży.

## Załadunek

Zwykle na pokładzie mogą się znaleźć dwa, trzy samochody oraz kilka osób. W pierwszej kolejności wjeżdżają na prom samochody. Jeśli się je odpowiednio zaparkuje, zmieści się ich nawet sześć, jeden obok drugiego. To wymaga sprawności i organizacji. Z tego powodu proces załadunku nie zawsze przebiega gładko. Jeśli sprawy się komplikują, między kierowcami wybuchają mikroawantury. Są one tym większe, gdy jakiś samochód zostanie zarysowany. Mimo iż żaden z reguły nie jest bez skazy czy wgniecenia, nawet niewielka rysa jest powodem do awantury. Krzywda to krzywda, nieważne jak duża, jest uszczerbkiem na czyimś honorze. A Sudańczycy, jak przystało na muzułmanów, to ludzie honoru. Trzeba

więc zawsze grać rolę pokrzywdzonego. Podróżowanie – w szczególności bycie pasażerem – to kreowanie przemyślanych społecznie ról (Vannini 2011) czy cała wiązka praktyk preformatywnych (Adler 1989). Nie inaczej jest w tym przypadku, gdy na kilkunastu metrach kwadratowych zgromadzi się nieraz spora część lokalnej populacji – głównie mężczyzn. Gdy już wszystkim kierowcom udaje się wjechać, na prom ruszają ludzie i zwierzęta. Kobiety na rufie, wygodnie pod osłoną mostka, mężczyźni obok swoich maszyn. W ten sposób zachowany jest – w zasadzie przynajmniej – tradycyjny podział na mężczyzn i na kobiety. Wydaje się, że nad wszystkim czuwa kapitan siedzący na swoim mostku. Jego postawę do świata doskonale może opisać napis umieszczany często na kole sterownym statków: „Passengers are requested not to speak to the man at the wheel”. Po zakończeniu załadunku kapitan wkrótce daje znak do odcumowania; uderza czymś na wzór młotka o jakiś metalowy element konstrukcji. Najpierw na wstecznym (czerwony sznurek), później „cała naprzód” (czarny sznurek). Nawet gdy podnoszony jest pomost, ktoś zazwyczaj wskakuje jeszcze na statek. Nie wiadomo przecież, kiedy będzie następny rejs.

## Rejs

Przeprawa trwa od dziesięciu do piętnastu minut. Czas ten jest wykorzystywany w całości na rozmowy. Nie będąc szczególnie wścibskim, można usłyszeć o cenach zboża, zapowiedziach matrymonialnych czy polityce – słowem, o najważniejszych dla miejscowej ludności sprawach. Przeprawa to pierwsze miejsce, do którego docierają sensacyjne wiadomości. Także miejsce, gdzie wiadomości powstają czy są komentowane, gdzie ludzie przekazują sobie informacje, że ktoś właśnie się urodził lub też zmarł. To tu, na tych kilkadziesiąt metrach kwadratowych, króluje plotka. Dominującą funkcję pełni także w dalszym ciągu wzrok. Wszyscy patrzą na wszystkich. Dla niektórych to pewna niedogodność. Taką grupą są bez wątpienia kobiety, które w szczególności nie są przyzwyczajone do spojrzeń obcych. Mało tego, wzrok kogoś obcego może nieść za sobą złowrogie konsekwencje. Jeśli ktoś obawia się mocy „złego oka”, to prom jest miejscem, w którym powinien on mieć się szczególnie na baczności. Pamiętajmy jednak, iż prom wiąże się dla kobiet także i z pewnymi możliwościami. Mężczyzna stoi obok kobiety. Spojrzenie za spojrzeniem. To reguły ekspresyjności ludzkiego ciała. To miejsce, gdzie chłopak może przyglądać się dziewczynie, a nawet z nią porozmawiać. Paradoksalnie takim konwersacjom sprzyja turkot silnika promowego. Być może wypowiedziane słowa będą na zawsze tajemnicą tych dwojga. Spojrzenie czy nawet rozmowa nie będą tu raczej nikogo oburzać.

Podmiotem przeprawy promowej są pasażerowie. Nie stanowią oni trwałej grupy. Ulegają jednak wspólnym emocjom i przez chwilę, doraźnie, stają się względnie zintegrowaną całością. Taka epizodyczna więź ma także pewne kon-



sekwencje. Prom to jedna z tych przestrzeni, gdzie złagodzeniu ulegają konwensanse. Zacierają się różnego rodzaju podziały: swój–obcy, mężczyzna–kobieta. Przestrzeń jest otwarta na społeczną interakcję. Korzystając z narzędzi pojęciowych współczesnej antropologii, prom możemy do pewnego stopnia nazwać nie-miejscem („nie-miejscem prenowoczesności”)<sup>1</sup>. Z tą może tylko różnicą, iż nie jest to miejsce całkowicie obce i obojętne. Przeciwny brzeg to dom albo świat bliski domu. Dalekobieźni podróżni zdarzają się rzadko. W rezultacie pasażerowie nie czują się tutaj jakoś szczególnie wyobcowani. Dlatego też na promie panuje zazwyczaj radosna, serdeczna atmosfera, a ludzie nader chętnie wdają się w interakcje.

Podobnie sprawa wygląda z przyjezdnymi. Na promie każdy wie, kto jest swój, a kto obcy. Bez względu na to jest to moment na komunikację nawet w poprzek rudymenarnych podziałów. Świadczyć o tym mogą choćby zdjęcia z czasów kolonialnych. Scenerią wielu z nich była przeprawa rzeczna, stąd możemy mówić o pewnej grupie przedstawień: „zdjęć promowych”. Była to jedna z nielicznych okazji, kiedy Europejczyk mógł przyjrzeć się dobrze tubylcowi i bez specjalnego dyskomfortu uwiecznić ten moment na kliszy. W tym sensie prom był swoistym miejscem kontaktu.

Podsumowując, prom odgrywa ważną rolę w podtrzymywaniu przede wszystkim rozległych i raczej słabych więzi oraz w lokalnym przepływie informacyjnym.

## Refleksja, metafizyka i granica

Przeprawa promowa zakłóca jednorodność podróży, przypomina o jej etapowości. Wiemy już, że przed erą asfaltowych dróg, podróż po bezdrożach Sudanu była rozciągnięta w czasie, podzielona na wiele etapów wypełnionych naprawami, uzupełnianiem zapasów czy po prostu odpoczynkiem. Nawet zwyczajna przeprawa na drugi brzeg ma coś z *sacrum*, otacza ją aura wyjątkowości. Wspominałem już o uwalnianiu się od dotychczasowych struktur społecznych, o zwrocie w stronę interakcji czy o zmianie sposobu odczuwania czasu. Moment przeprawy jest także głęboko refleksyjny. Promem, tak po prostu, nie da się rzeki przepłynąć. Podróż na drugą stronę, choć krótka, skłania do myślenia nad tym, co bliskie, i nad tym, co dalekie, do zastanowienia się nad naturą podróży czy świata określanego jako swój. Aby wyruszyć z domu – lub do niego wrócić – trzeba wprawdzie pokonać Nil – rodzaj bramy. Brama ta otwiera się na inność i jednocześnie przed nią zabezpiecza. Tak oto promy współtworzą wizerunek Nilu jako swojej granicy –

---

<sup>1</sup> Pojęcie „nie-miejsca”, wprowadzone przez francuskiego etnologa Marca Augégo, odnosi się do emanacji współczesności: lotnisk, dworców czy galerii handlowych. Moim zdaniem może być jednak także pomocne do opisywania innych „krajobrazów”, rodem zupełnie z innego czasoprzestrzennego świata. W erze przednowoczesnej nie-miejsca przypominały targowiska, przystanki na karawanowych szlakach czy morskie i rzeczne porty.

przestrzeni łączącej, ale i oddzielającej zarazem; realnej bariery, którą – aby pokonać – trzeba przedsięwziąć odpowiednie czynności, zawiesić niektóre normy czy obyczaje. Wszystko po to, aby bezpiecznie znaleźć się na przeciwnym brzegu (Kurcz 2016: 85–119). Przeprawa nie jest zwykłą podróżą. To zawsze przeżycie, które wzbudza niepokój. Woda to żywioł budzący trwogę. Wypadki zdarzają się mimo doświadczenia pracujących tam ludzi. Woda wciąż zaskakuje człowieka. Rzeka jest po prostu nieprzewidywalna (szczególnie niebezpieczny jest okres letniego przyboru, wtedy zmienia ona swój poziom każdego dnia). Przeprawa to, jak można powiedzieć, doświadczenie metafizyczne. Oznacza przecież często podróż do *orbis exterior* (niesamowitego, obcego, który choć analogicznie skonstruowany, nie może być identyczny z naszym). Już w wodach Nilu znaleźć można dowody niesamowitości świata zewnętrznego. To anioły rzeczne czy syreny. Są one częścią miejscowego folkloru jako odwieczni mieszkańcy rzecznej toni. Ani źli, ani dobrzy. Charakteryzują się także iście ludzkim wyglądem. Są jednak istotami nadprzyrodzonymi. Wydaje się, że ich główna rola to ochrona ludzi w czasie przełomowych wydarzeń, jak narodziny czy zamążpójście. W kontekście rzeki obowiązuje tabu. Dotyczy ono zwłaszcza kobiety – znów – w czasie przełomowych momentów życia. W żadnym wypadku nie wolno jej wtedy podróżować na drugi brzeg. Prom nie kursuje nocą nie tylko z powodu trudności w żegludze, ale także z powodów natury magicznej. Noc to czas duchów, a więc i istot rzecznych, które niepokojone przez ludzi mogą wyrządzić im krzywdę. Z tego powodu nikt rozsądny nie zdecyduje się na przeprawę nocą czy nawet nie będzie zbliżał się do rzeki. Byłoby to zbyt niebezpieczne, zbyt przerażające. Nubijczycy to jedno z tych posttradycyjnych, afrykańskich społeczeństw, którego członkowie wciąż przejawiają swoisty „strach przed nocą”, czasoprzestrzeń jakościowo inną od dnia. Dzień to czas ludzi, a noc – duchów.

Przeprawa promowa nierzadko wieńczy i rozpoczyna człowieczą wędrówkę. Zdarza się, iż wędrówka ta niesie z sobą jakąś zasadniczą zmianę. Ktoś wraca z pielgrzymki lub wyrusza na miesiąc miodowy. W każdym z tych przypadków miejsce przeprawy staje się scenerią uroczystych mityngów, radosnego pisku kobiet, śpiewu oraz ofiary ze zwierzęcia. Odprowadzić kogoś na prom to pięknie się z nim pożegnać.

## Zakończenie

Przeprawa promowa to jedna z manifestacji kultury mobilności we współczesnym Sudanie. Przy czym to nie tylko jeden z elementów systemu komunikacyjnego tego kraju służący zaspokajaniu transportowych czy ekonomicznych potrzeb jego mieszkańców. To zjawisko w pełni zintegrowane z miejscową kulturą i społeczeństwem, któremu w ciągu ponad stu lat nadano wiele rudymenarnych wartości i znaczeń. Przeprawa promowa to zjawisko wielofunkcyjne: przewozi ludzi,

towary czy pojazdy, ale także służy wymianie ekonomicznej, komunikacji, pielęgnowaniu więzi społecznych czy propagowaniu idei religijnych. Jest także silnie zakorzenione w globalnej, ale i w miejscowej rzeczywistości. To właśnie dzięki temu tak wiele możemy dowiedzieć się o lokalnej koncepcji podróżowania (przypomina o jej etapowości, złożoności i związanych z nimi praktykach i obyczajach), o geografii mistycznej (semantyce Nilu i kategorii granicy) czy instytucjach dnia codziennego (jak na przykład prawo gościnności czy pojęcie honoru). Prom stanowi dowód na to, jak wszechmocnym środkiem lokomocji jest samochód, jak auto zdominowało wszystkie najważniejsze przestrzenie.

## Bibliografia

Adler J.

1989 *Travel as Performing Art*, „JSTOR: The American Journal of Sociology”, vol. 94, no. 6, s. 1366–1391, <http://www.cultus.hk/resource/Travel-arts.pdf> (dostęp: 19.07.2018).

Beck K.

2009 *The Art of Truck Modding on the Nile (Sudan): An Attempt to Trace Creativity* [w:] J.-B. Gewald, S. Luning, K. van Walraven (eds.), *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa*, Boston, s. 149–174.

2013 *Roadside Comforts: Truck Stops on the Forty Days Road in Western Sudan*, „Africa”, vol. 83, no. 3, s. 426–445.

Beck K., Klaeger G., Stasik M. (eds.)

2017 *An Introduction to the African Road* [w:] K. Beck, G. Klaeger, M. Stasik (eds.), *The Making of the African Road*, Leiden, s. 1–24.

Gewald J.-B., Luning S., van Walraven K.

2009 *Motor Vehicles and People in Africa: An Introduction* [w:] J.-B. Gewald, S. Luning, K. van Walraven (eds.), *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890–2000*, Boston, s. 1–20.

Grawert E.

2010 *After the Comprehensive Peace Agreement in Sudan*, New York.

Green-Simms L.B.

2017 *Postcolonial Automobility: Car Culture in West Africa*, Minneapolis.

Hart J.

2016 *Ghana on the Go. African Mobility in the Age of Transportation*, Indianapolis.

Kurcz M.

2016 *Ekologia, kultura i zmiana nad środkowym Nilem – o roli rzeki w kulturze ludowej Sudanu Północnego* [w:] M. Kurcz, K. Marcol (red.), *Ekologia kulturowa*, Katowice, s. 85–119.

Owen R.

2016 *Sudan Days*, Leicestershire.

Sheller M.

2014 *Sociology after the Mobilities Turn* [w:] P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriam, M. Sheller (eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities*, London–New York.

Urry J.

2008 *Życie za kółkiem*, przeł. P. Polak [w:] P. Sztompka, M. Bogunia-Borowska (red.), *Socjologia codzienności*, Kraków.

Vannini P. (ed.)

2009 *The Culture of Alternative Mobilities: The Routes Less Travelled*, Farnham–Burlington.

2011 *Performing Elusive Mobilities: Ritualization, Play, and the Drama of Scheduled Departures*, „Environment and Planning D: Society and Space”, vol. 29, s. 353–368.

2012 *Ferry Tales: Mobility, Place, and Time on Canada's West Coast*, New York.

Wadelnour R.

2017 *Negotiating Desert Routes: Travelling Practices on the Forty Days* [w:] K. Beck, G. Klaeger, M. Stasik (eds.), *The Making of the African Road*, Leiden, s. 197–220.